

1. P. En relación al Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad para aeronaves de la Parte ML. ¿Se puede de emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad si el CDA no está en vigor?

R. Sí. Las aeronaves que pueden ser gestionadas por organizaciones así como los mecánicos parte 66 independientes, con privilegios que lleven su organización según la parte ML, pueden emitir un ARC sin que el CDA se haya emitido. Pero el avión no puede volar hasta que AESA emita el CdA, en ese momento el ARC entraría en vigor.

2. P. En relación a la revisión de aeronavegabilidad de aeronaves parte ML actualmente se debe indicar como discrepancia, que no dispone del CDA emitido ¿se debe dejar constancia que no se ha emitido el CDA?

R. Actualmente estamos adaptando los procedimientos para que sean conforme a la nueva normativa. En relación a la revisión de aeronavegabilidad se puede emitir el ARC antes del CDA, dejaría de ser una discrepancia en la Revisión de aeronavegabilidad.

3. P. ¿Cómo se tratan los certificados de tipo FAA, por ejemplo, para aviones antiguos en los que EASA no ha emitido un TC EASA, siendo su operación EASA? son considerados EASA o no EASA?

R. EASA tiene publicado en su web un listado de productos EASA, que incluye los TC que ha emitido EASA y los que ha reconocido. Todo lo que no esté allí, es considerado NO EASA, incluidos los FAA TC que no haya reconocido.

4. P. Es necesario que se emita certificado de matrícula antes de solicitar el CDA?

R. No se necesita la emisión del certificado de matrículas para realizar la solicitud de CdA. Aunque sí se necesita haber iniciado la solicitud en el Registro de matrícula, para poder realizar la solicitud del CDA.

En relación a la determinación de elegibilidad, que es un documento interno, tanto el registro de matrícula como la unidad correspondiente que gestionará el CDA, dispone de ella en un plazo estimado de unos 3 o 4 días.

5. P. La autorización de vuelo es lo mismo que a veces llamamos Permit to Fly.

R. Autorización de Vuelo tiene igual significado a Permit to Fly

6. P. En relación a los equipos a incluir en la licencia de estación, ¿es necesario incluir equipos QAR que tengan la funcionalidad de envío de datos vía 3G (telefonía móvil)? La transmisión únicamente se realiza una vez la aeronave está en tierra y el vuelo ha finalizado (motores apagados y puertas abiertas).

R. Dado que utiliza tecnología 3G (telefonía móvil) la transmisión no es aeronáutica. Por lo tanto, no debe incluirse en la LEA.

7. P. Reference a la LEA. ¿Es necesario solicitar el cambio cuando el mismo formato ha sido modificado por AESA? Se han emitido discrepancias en ACAM realizados en aeronaves que únicamente había cambiado el formato a uno nuevo emitido por AESA. ¿Es necesario solicitar dicho cambio cuando se detecta dicho formato antiguo durante una revisión de la aeronavegabilidad?

R. Si en el LEA están incluidos los equipos aeronáuticos emisores, no debería ser motivo de discrepancia el tener un formato de LEA con versión anterior. A día de hoy hay dos formatos Licencia de Estación para aquellas aeronaves que lo necesiten. Uno para aeronaves EASA, formato F-DAI-CDA-07, y el segundo sería para aeronaves No EASA, formato F-DAI-CANO-21.

AESA irá modificando de oficio las licencias de estación. Se da traslado al personal que realiza las inspecciones ACAM para estandarizar criterios.

8. P. ¿En la licencia de estación hay que incluir o declarar GPS panelados? Por ejemplo, un Garmin 496 o alguno de los modelos de Dynon. ¿Dependería del tipo de aeronave u operación?

R. A día de hoy se consideran equipos que no usan la transmisión aeronáutica, por lo tanto, no les aplicaría estar dentro de la Licencia de Estación de Aeronave. Todo equipo aeronáutico que sea considerado emisor tendrá que ser incluido en la licencia de estación.

9. P. En relación a las licencias de estación de aeronave (LEA), me surge la duda de si los radios de misión tipo aire - tierra (TETRA, etc.) deben aparecer en la LEA. Igualmente, para los equipos de seguimiento de flota y satelital.

R. Dependería del alcance de la radio y de si es un equipo emisor entre las bandas de frecuencia aeronáutica comprendida entre 108 MHz y 137 MHz.